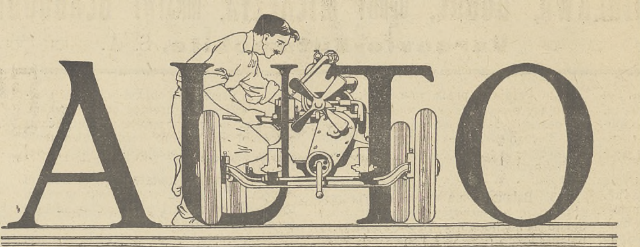
№ 18 (Og. zb. № 32) WARSZAWA, 15-go WRZEŚNIA 1923 r. Rok II

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH № 6 (Automobilklub Polski) Tel. 96-54
Redaktor przyjmuje w środy od 5—7
ADMINISTRACJA: ZŁOTA № 64 TEL. 14-50
Administracja czynna od godz. 9—16
Konto czekowe P. K. O. № 4764
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi: STANISŁAW SZYDELSKI
Dyrektor na Francję: P. JACQUES PARYŻ XV. 22, Rue Lacretalle
Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne



AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUEMRU 10.000 Mkp.
Zagranicą 90 cent. franc.
Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . 1 zł.
płatny w mkp. p/g. kursu dnia

OGŁOSZENIA:
1/1 strona . . . . 60 zł.
1/2 „ . . . . 32 „
1/4 „ . . . . 18 „
1/8 „ . . . . 10 „
1/16 „ . . . . 6 „
1/32 „ . . . . 4 „
1/64 „ . . . . 3 „
Ogłoszenia drobne . . . . . 2 „
Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej
Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

Mój pierwszy wypadek samochodowy

„Kiepski ten kawalerzysta", twierdzą, podobno ułani, „który nie spadł ani razu z konia". Hm! może to i racja, gdyż inaczej nie znalibyśmy woltyżerki i nie podziwialibyśmy zręczności naszych dzielnych ułanów i szwoleżerów. To jedno pokrzepia mnie na duchu, gdy nadchodzą smutne refleksje z powodu mego upadku ale nie z konia, gorzej, bo nawet nie z samochodu, a z całym samochodem i to z mostu tylko nie „prosto", a trochę na ukos. A jak to było zaraz Wam to, Panowie opowiem ku przestrodze młodych i niedoświadczonych i gwoli wspomnieniom starych automobilistów, boć każden z nas ma coś na sumieniu tylko nie zawsze się z tego spowiada.

A było to tak. Pewnego pięknego popołudnia, rzecz działa się w Lubelskim, postanowiłem wytrenować się w jeździe samochodowej. Nie myślcie Panowie, że to był pierwszy występ, gorzej bo trzeci czy też nawet czwarty.

A więc, przystroiwszy się w hełm, okulary i rękawice (manja wszystkich początkujących) zasiadłem do steru, szofer zaś mój i metr w danej chwili obok mnie na przednim siedzeniu. Z tyłu nikogo nie było, gdyż nie chciałem mieć świadków w razie nieudanego występu (zawsze mam dobre przeczucie tylko czasem zapóźno) więc trochę tył maszyny, „zarzucało" na zakrętach, kierowca siedział koło mnie by mógł na mnie wpływać moralnie i fizycznie to znaczy nacisnąć odpowiedni pedał lub skręcić kierownicą, gdyby moje ruchy zdradzały pewną rozbieżność z powziętymi zamiarami lub zdrowym rozsądkiem.

Jednakże po przejechaniu kilku kilometrów (droga była niezbyt dobra więc podróż odbywała się w wolnym tempie) mój nauczyciel zadecydował, że prowadzę „jak stary" (najwyższy stopień uznania) i usadowił się głębiej w siedzeniu, zawinąwszy się w kurtkę, bo było trochę chłodnawo, a szyby, jako prawdziwy sportsmen postawić nie dałem.

Wszystko było nieźle, jak dotąd, i czułem się coraz pewniejszym w nogach i rękach, przepraszam, w kierowaniu, i zacząłem nawet przybierać lekceważącą pozę, znamionującą, jak mi się zdawało, dobrych kierowców.

Samochód sapie i mruczy, zły widać, że każe mu piąć się pod górę i boksuje od czasu do czasu, co pewnie ma znaczać szczyt niezadowolenia. Lecz o to jestem na górze i przedemną roztacza się widok, który bezwględnie wprowadził by w zachwyt każdego automobiliste. Bo oto przed memi oczyma wije się cudna szosa, równa jak stół, nieco za wązka ale zato wysadzana drzewami no i, co najważniejsze... pusta zupełnie. Panowie i Panie, Wszyscy Ci, którzy uprawiacie ten bajeczny sport jakim jest automobilizm powiedzcież czy istnieją i czy mogą być nawet jakiekolwiek więzy dla kierowcy, które potrafiłyby go zatrzymać w takich wypadkach przed „daniem całego gazu"? Nie, stanowczo nie! takie moce na ziemi nie istnieją i we mnie zagrała krew przyszłego sportcmena, dałem gazu i pochwili mknęliśmy z szybkością kurjera rozbryzgując błoto na wszystkie strony, jakby chcąc zaznaczyć, że niema przeszkód dla naszego pędu. Naprzód i prędzej!

Lecz chwile szczęścia są, niestety, tak krótkotrwałe! Za chwilę zacznie się dramat. Panowie i Panie proszę o chwilę uwagi!

Bo oto tam daleko znienacka z bocznej drogi wyjeżdza fura i to fura lubelska to znaczy dźwigająca na sobie kilkanaście osób, a pakunków nikt się nie doliczy i dalej jechać w tym samym co ja kierunku.

Pomnąc na przestrogi i przepisy daję przeciągły i kilkakrotny sygnał, pasażerowie na furze najwyraźniej się oglądają, sądzę, że i woźnica, a więc wszystko w porządku za chwilę mam wóz wyminąć z lewej strony i nadal upijać się rozkoszą niepochamowanego pędu.

Ba! Cóż kiedy, podobno, człowiek projektuje, a kto inny dysponuje. Tak wydajny w swych rezultatach moment, gdy kilku dąży do jednego celu, tu okazał się fatalnym, przynajmniej dla mnie.

Bo oto gdy zbliżam się do fury, prawie nie zwalniając tempa, woźnica zacina konie i najwyraźniej staje w zawody zemną. Wszystko byłoby głupstwo, pomysłowość człowieka zwyciężyłaby twór natury, maszyna zawsze weźmie konia, cóż kiedy nagle ukazuje się przed nami mały mostek bez barjery, dużo węższy od szosy.

Czując przewagę nad sobą, postanawiam dodać gazu wziąć finischem mostek ale, na nieszczęście mój współzawodnik wpada na ten sam pomysł i rusza galopem z miejsca, chcąc najwidoczniej przedemną przejechać mostek. I tu następuje moment krytyczny. Nagła zmiana sytuacji na froncie zbija mnie z tropu i mimowoli zwalniam bieg maszyny, przez co próba wyprzedzenia wozu staje się absurdem. W następnej sekundzie doganiam zdra-

Dokończenie na str. 2.



Automobilklub Polski

NA POSIEDZENIU KOMISJI BALOTUJĄCEJ ODBYTEM W DNIU 12 WRZEŚNIA R. B. WYBRANI ZOSTALI NA CZŁONKÓW KLUBU:

Stanisław Józefowicz, Prawnik, Warszawa. Smolna 9.

Adam Piątkowski, Dyr. Warsz. Banku, Warszawa, Wierzbowa 11.

Józef Radoński, Obywatel, Żelazków p. Kalisz.

Alfred Kublicki Piottuch, Obywatel ziemski. Krakowskie-Przedmieście № 5.

Jerzy hr. Potulicki Skórzewski, Obywatel ziemski, Próchnowo, Wielkopolska.

Czesław Florkowski. Obywatel ziemski, Fajsławice, z. lubelska.

Stefan hr. Tyszkiewicz, Warszawa, Senatorska 37.

Tadeusz Szulborski. Dyr. Łódz. Odd. Bank Handl. Łódź, Al. Kościuszki 53.

Bohdan Skibiński. Dyr. Tow. Br. Nobel w Polsce Warszawa, Jerozolimska 57.

Feliks Krusche, przemysłowiec. Pabjanice.

Witold Wichrowski. Przemysłowiec, Poznań, Plac Wolności 6.

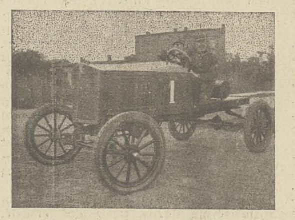
Włodzimierz hr. del Campo Scipio, obywatel ziemski, Brzezice, p. Piaski Lubelskie.

Automobile Club de France postanowił wydawać swój organ miesięczny p. t. „Bulletin Officiel de l'A. C. F." W miesięczniku tym pomieszczane będą wszystkie komunikaty nietylko francuskiego Klubu, ale także i komunikaty Klubów zaprzyjaźnionych. „Bulletin Officiel" zapełni tym sposobem dawno odczuwaną lukę międzynarodowego organu, łączącego wszystkie automobilowe Kluby reprezentacyjne, należące do Międzynarodowego Związku w Paryżu i przyczyni się niewątpliwie do tem szerszego rozwoju przemysłu i sportu automobilowego.

AUTOMOBILKLUB POLSKI
Pierwsza Gymkhana Samochodowa
odbędzie się dn. 30 września r. b. o godz. 2-ej p.p. w Agrikoli

Informacje i zapisy w Sekretarjacie Komisji Sportowej A. P. Ossolińskich 6. w godzinach biurowych 10—3, tel. 96-54.

Echa wyścigów w Łodzi.



Zwycięzca w wyścigach na Fordach kpt. Leon Masłowski.

UZUPEŁNIONY REGULAMIN GYMKHANY SAMOCHODOWEJ
organizowanej przez Automobil. lub Polski*)

§ 1. Każdy pragnący uczestniczyć w Gymkhanie powinien zapisać się wraz z maszyną w A.P. Warszawa Ossolińskich 6 telefon 96-54, do dnia 28 września roku bieżącego do godz. 18-ej.

Jednocześnie z zapisaniem maszyny, podpisze deklarację według ustanowionego wzoru i wpłaca do kasy A. P., tytułem wpisowego 5 złotych polskich na koszta organizacji.

Ewentualne późniejsze zapisy podlegają decyzji Komisji sportowej A. P., opła-

*) Wobec uzupełnień które zaszli w regulaminie Gymkhany, ogłoszonem w „Auto" № 17, drukujemy go powtórnie z podanemi nam uzupełnieniami. *Red.*

ta przy zgłoszeniu późniejszego zapisu wynosi zawsze podwójne wpisowe w gotówce.

§ 2. Wozy zapisane do konkursu muszą być dostarczone, do miejsca konkursu t. j. Parku Sobieskiego (Agrykola) dnia 30 września do godz. 12-ej w poł.

§ 3. Konkurs odbędzie się jedynie przy udziale więcej jak 10 maszyn. K.S.A.P. zastrzega sobie w razie zgłoszenia mniejszej ilości maszyn oraz złej pogody w dniu 29 i 30 września zaniechania konkursu w tym terminie przyczem sumy wniesione tytułem wpisowego, nie podlegają zwrotowi, a będą zaliczone jako połowe wpisowego przy nowym terminie konkursu.

§ 4. Do konkursu dopuszczone są wszystkie wozy ze spalinowemi silnikami benzynowemi do wagi 2500 kg.

§ 5. Jazdą konkursową kieruje z ramienia K. S. A. P. komandor oraz komisarze, których rozporządzenia obowiązują uczestników na równi z niniejszym regulaminem.

§ 6. Każde zadanie kontrolują z ramienia K. S. A. P. komisarze zaopatrzeni w drukowaną instrukcję, książkę kontrolną oraz przepaskę na lewym ramieniu. Zadanie wykonane bez komisarza podlega powtórzeniu.

§ 7. Kierować wozem może wyłącznie osoba zgłoszona do zawodów wraz z wozem i mająca prawo jazdy.

§ 8. Każdy z wozów uczestniczący w konkursie otrzyma płócienny numer porządkowy, umieszczony po obu stronach maski.

Numera porządkowe będą wylosowane pomiędzy uczestnikami.

§ 9. Wykonanie 15 zadań musi następować bez przerwy jedno za drugiem. Wszelkie naprawy wozu (podwozia, karoserji i gum) powodują za pierwszym razem obowiązek powtórzenia wszystkich zadań od początku, za drugim razem—wykluczenie.

§ 10. Każde niezastosowanie się uczestnika do wymagań komandora względnie do rozporządzeń komisarza powoduje natychmiastowe wykluczenie konkurenta z zawodów.

§ 11. Opuszczenie jednego z zadań karane będzie 100 punktami karnemi.

§ 12. Każden z konkurujących, jest obowiązany wykonać 15 niżej opisanych zadań.

1. **Meldunek.** Każdy uczestnik podjeżdża na maszynie do Jury, melduje się wymieniając swe nazwisko, markę samochodu i przydzielony mu numer.

2. **Przejazd przez rów markowany.** Kierujący przejeżdża wszystkiemi 4 kołami po deskach oznaczających granicę rowu. Zjechanie z desek każdym z kół, albo potrącenie lub skrzywienie chorągiewek granicznych karane będzie jednym punktem karnym.

3. **Balansowanie na ruchomym moście.** Wjazd na ruchomy most i utrzymanie mostu samochodem w równowadze. Czas balansowania liczy się od chwili oderwania części wjazdowej mostu od ziemi aż do następnego dotknięcia się mostu ziemi. Komisarz obowiązany jest zapisywać wszelkie wahania mostu; (od dotknięcia się ziemi do następnego) uczestnikowi przysługuje prawo oznaczenia, którą serje wahań uważa za najdogodniejszą. Jako rezultat rozumie się długość czasu między jednym dotknięciem ziemi, a następnym wybranym przez konkurującego, przyczem każde 2 sekundy bez dotyku ziemi liczy się jako jeden punkt dodatkowy. Dopuszcza się trzy serje wahań.

4. **Jazda po linji łamanej ze szklanką wody w wolnej ręce.** Rozlanie wody obliczone w/g podziałki na szklance 1 cm. — 1 punkt karny. Każde wjechanie na białą linję graniczną, albo potrącenie chorągiewki karne 1 punktem karnym.

5. **Rzucanie pierścieni na drążki na tarczy.** Trzy otrzymane kółka należy zarzucić na haczyki umieszczone na tarczy. Niezarzucanie pierścienia liczy się od pierścienia 1 punkt karny.

6. **Jazda po schodkach z jajkiem na łyżce.** Trzymając jajko na łyżce w wolnej ręce należy przejechać przez most, po przejechaniu stanąć, oddać jajko komisarzowi, załączyć tylny bieg, odebrać jajko od komisarza i pomost raz jeszcze przejechać tyłem. Niedowiezienie jajka liczy się 1 punkt karny.

7. **Rzucanie kartofli do naczyń z wodą.** Na dystansie 40 mtr. w linji krzywej do ustawionych po prawej stronie czterech po lewej dwóch naczyń należy wrzucić po jednym kartoflu, każdy rzut chybiony — 1 punkt karny.

8. **Objeżdżanie posterunków.** Objechać 9 posterunków ustawionych w kole po białej linji wskazującej sposób objazdu, każde dotknięcie któregokolwiek manekina 2 p. k.

9. **Polowanie na baloniki.** Na sygnał komisarza zatrzymać wóz i w przeciągu 20 sekund zestrzelić trzy baloniki z podanej broni, każdy chybiony strzał — 1 p. k.

10. **Ósemka** — objazd przodem i tyłem po wytoczonej ósemce chorągiewkami i białemi linjami, ósemkę przejechać raz przodem, raz tyłem, każde zawadzenie chorągiewki lub przejechanie linji białej 1 p. k.

11. **Bramka kwiatowa i zerwanie wianka.** Podjechać do bramki, w ruchu rozwiązać kokardę i schwycić opadający wianek — niewykonanie 2 p. k.

12. **Meldunek o wyjeździe z placu.** Przejechać kołem prawem przednim lub tylnem po wąskiej desce, tak aby nabój znajdujący się pod nią wystrzelił — niewykonanie 3 p. k.

13. **Dzwonek przed Jury** — dojechać do szubieniczki w ten sposób aby przodem błotnika dotknąć naciągniętego sznurka tak jednak aby dzwonek *nie zadzwonił*, niewykonanie — 3 p. k.

14. **Bieg rozstawny.** Kierowcy trzech kolejno samochodów rostawnych w różnych odstępach wokoło bieżni podają sobie chorągiewkę. Każda minuta nieosięgniętego czasu przepisanego liczy się 1 pkt. karny.

15. Zatrzymać motor przed Jury, wyskoczyć z samochodu obiedz maszynę raz wokoło i uruchomić za pomocą korby w ciągu $\frac{1}{2}$ minuty. Przekroczenie za każde 10 s. 1 pkt. kar.

§ 13. Na samochodach w czasie zawodów znajdować się może tylko kierowca.

Regulamin nagród Gymkhany. Ustalone są cztery nagrody, przyczem pierwsza zostanie przydzielona za najmniejszą osięgniętą ilość punktów karnych, pozostałe kolejno za następne ilości punktów.

DZIAŁ URZĘDOWY

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów

WOJEWÓDZTWO POLESKIE

1) Melanow Edward Nr. 1 (poz. ksiegi rejestr. kierowców).
2) Żukow Jan Nr. 2.
3) Dobulewicz Józef Nr. 3.
4) Juchniewicz Bronisław Nr. 4.
5) Mujdesz Witold Nr. 5.
6) Pobiedyński Napoleon Nr. 6.
7) Buszyński Józef Nr. 7.
8) Kołodziejow Stanisław Nr. 8.

Porady techniczne

NAPRAWA NACZYŃ z CELLULOJDU.

Pytanie: Czy można naprawić domowym sposobem naczynie celluloidowe od akumulatorów? Mieszkam na wsi i trudno mi jest czekać tygodniami na naprawę takiej drobnostki. Teraz wycieka mi kwas z naczyń wskutek czego akumulatory nie działają, a kwas niszczy skrzynkę.

Antoni Mik... Łazy.

Odpowiedź: Przy odrobinie zręczności naprawa naczyń akumulatorowych z cellulojdu nie nastręcza większych trudności. Ogniwo dane należy opróżnić z kwasu siarkowego i przepłukać wodą destylowaną (nie zwyczajną). Następnie wyszukujemy uszkodzone miejsce i przygotowujemy łatkę z cellulozy. Cellulozę w płytkach dostać można w składach mat. aptecznych i t. p. Przedtem musimy sporządzić sobie klej. Składa się on z odpadków cellulozy np. starych filmów fotograficznych oczyszczonych z emulsji fotograficznej. Emulsja ta schodzi w ciepłej wodzie. Kawałki tych filmów lub ścinki z płyty cellulojdowej wrzucamy do flaszeczki z acetonem i czekamy parę godzin by się w nim rozpuściły. Wystarczy 50 gr. acetonu. Oczyszczone dokładnie miejsce uszkodzone oraz łatkę smarujemy tym klejem i czekamy aż podeschnie. Wtedy przykładamy łatkę i przyciskamy czemś by dobrze przystała. Dla wzmocnienia miejsca łatanego można pomiędzy ściankę a łatkę wstawić kawałeczek cienkiego bardzo płótna, napojonego klejem poprzednio wspomnianym. Po uskutecznionej naprawie nalewamy wody dystylowanej i badamy czy jeszcze w innem miejscu nie cieknie. Jeżeli nie, to wylewamy wodę, a nalewamy kwasu siarkowego 22 stopnie Beaume'go i naprawa gotowa.

WYMIARY ZAMIENNE OPON.

Pytanie: Czy można zamiast opony 28 × 3 użyć innego wymiaru. Opon 28 × 3 nie mają na razie firmy na składzie, a potrzebuję pilnie jednej opony do mojego motocykla?

Stanisław K... Warszawa.

Odpowiedź: Tabelkę wymiarów zamiennych dla opon i masywów znajdzie W. Pan w Roczniku Automobilklubu Polski na rok 1923. Zamiast opon 28" × 3" używać można z powodzeniem opon 760 × × 90 mm. lub fordowskich 30" × 3". Pytanie tylko czy w motocyklu WPana wejdą one pomiędzy widełki. W motocyklu Harley-Dawidson używam od dłuższego czasu opon 760 × 90 mm. i jestem bardzo zadowolony z tej zamiany.

dziecką furę i przez chwilę widzę przerażone miny jej pasażerów, którzy, zdaje mi się, zaczynają sobie zdawać sprawę z tego, co się dzieje. Odległość między mną, a furą z mniejsza się z błyskawiczną szybkością, rozwaga i orjentacja ustępują miejsca instyktowi samozachowawczemu, jednakże myśl o osobistym ratunku przestała obraz rozbitego wozu i pokaleczonych pasażerów. Gwałtowne zaciśnięcie hamulca lecz... niestety nożnego (o niepoświadczony kierowco) samochód zostaje zarzucony tyłem w lewo, gwałtowny skręt w lewo, jakieś głuche uderzenia i samochód dziwnie pochylony staje w miejscu, oryginalne salto-mortale szofera zakończa niekrwawym epilogiem niedawną chwilę silnych wzruszeń i przeżyć. Przyciśnięty piersią do kierownicy przez nieznaną siłę, słyszę w oddali turkot uciekającej fury. Jeszcze chwila i niezmącona cisza panuje nad miejscem tej smutnej katastrofy. Gdy wreszcie odrywam się od kierownicy, widzę mego nauczyciela, podnoszącego się z ziemi, który, trzymając się za głowę, powtarza dość patetycznie: „Cośmy narobili? Cośmy narobili?" Te skargi i żale budzą mnie z chwilowego odrętwienia i, siląc się na względny spokój, zapytuję z odcieniem pewnego zdziwienia: „A właściwie, cośmy narobili?" Ten nieoczekiwany spokój ducha wyprowadza z równowagi spokojnego zazwyczaj mechanika, trzymającego się teraz już nie za głowę, a za bardziej pokrzywdzone przy katastrofie miejsca, który wybucha tonem prawdziwego oburzenia: „Jakto cośmy narobili, to chyba pan nie widzi, żeśmy „fajkę" słup wiorstowy wywrócili, a w dodatku jeszcze chwila, a zlecielibyśmy z mostu". Ten okrzyk zwraca moją uwagę na słup, który faktycznie najwięcej ucierpiał w tej całej katastrofie i leży bezradnie pod samochodem, wystawiając do góry pękniętą tablicę. jakby chciał nam dobitnie zaznaczyć gdzie ten niefortunny mój wyjazd miał swój przykry finał. No, teraz i ja nie mam co robić przy sterze, moja rola kierowcy została dość silnym pociągnięciem ostatecznie przekreślona. Schodzę więc z samochodu i oglądam maszynę, badając uszkodzenia, podczas gdy samochód zalewa się łzami „prawdziwej wody" obficie spływającej po uszkodzonej chłodnicy. Nie mogąc go niczem pocieszyć, postanawiam uspokoić kierowcę, tłumacząc mu, że przecie nic się nie stało. Lecz mechanik jest niepocieszony i zamiast odpowiedzi pokazuję mi na zgiętą przednią oś i cieknącą chłodnicę.

Lecz coś w takim położeniu nadal pozostawać nie można, trzeba coś zarządzić. Ale tu samochód tak zawsze posłuszny opiera się wszelkim próbom ruszenia go z miejsca, dusząc pod sobą w dalszym ciągu, nieszczęsny słup wiorstowy, choć ten ostatni faktycznie nic nie zawinił, będąc tylko mimowolnym świadkiem całej awantury.

Gdy więc po daremnych wysiłkach stoimy bezradni przy samochodzie i rozmyślamy nad tem jak byśmy wyglądali, gdyby tak samochód skręcił w lewo o jedną setną sekundy później, słyszymy turkot nadjeżdżającego wozu.

Wyskakujemy więc czemprędzej, na szosę i widzimy, podobną do poprzedniej, furę ale naładowaną „narodową mniejszością", wracającą z jarmarku. Ponieważ rzecz się miała przed zwołaniem Sejmu korzystamy z pewnych przywilejów, jakie wtedy posiadała wojskowość, i po chwili dwunastu żydków, stękając i zachęcając się wzajemnie okrzykami do wysiłku wtacza nasz wehikuł z powrotem na szosę. Nie dziękując naszym wybawicielom (zawsze nic nam do ich przekonania) zakręcamy motor (startery były wtedy rzadkością) i parę manipulacji pedałami i dźwigniami i nasz samochód zwolna rusza z miejsca jak rekonwalescent po długiej i ciężkiej chorobie. Za pół godziny jesteśmy w garażu. Tu docinkom na przemian i uznaniem, że mam szczęście, bo innego to by napewno „djabli wzięli" niema końca ku memu wielkiemu nie zadowoleniu.

Smutne to jest naprawdę, gdy najlepsze chęci i zamiary mają tak żałosne zakończenie — ale cóż widać, że nie każdemu dano jest ukracać Bucefały.

Jerzy Kulesza.

Od Administracji:

Celem uniknięcia przerwy w wysyłaniu P.T. Prenumeratorom czasopisma, uprzejmie prosimy o łaskawe uregulowanie prenumeraty za IV kwartał.

Jednocześnie zwracamy uwagę Sz. Czytelników na zmianę adresu Administracji, która została przeniesiona na ul. **Złotą № 64.**

KURTUAZJA DROGOWA.

Od pewnego czasu utarł się zwyczaj, iż szoferzy spotykając się nocą na szosach gaszą swe reflektory wzajemnie by umożliwić wyminięcie. Mały ten zabieg pozwala na zobaczenie drogi i szczęśliwe wyminięcie, inaczej oślepiające światło latarń nie pozwala jednej ani drugiej stronie na spokojne przejechanie. Niestety wielu z kierowców zaniedbuje tego zwyczaju stosowanego przez szoferów doświadczonych i grzecznych. Nie zdają sobie pewnie sprawy z tego, iż gdy oślepiają spotkanego towarzysza narażają się sami także na niebezpieczne zaczepienie gdyż nieszczęśliwy kierowca samochodu spotkawszy takiego smoka nie zdaje sobie sprawy z drogi i może tak samo dobrze zamiast wpaść do rowu, najechać na spotkany samochód.

Uważam, że także przy spotkaniu wozów lub cyklistów powinno się gasić latarnie, gdyż nic dziwnego, iż konie płoszą się a biedny cyklista nie wie co ze sobą robić, zwykle kończy w przydrożnym rowie swoją pielgrzymkę. Nie przysporzy nam to kłopotu gdyż i tak w nocy nie spotyka się za dużo furmanek ani cyklistów a tych kilku nieszczęśliwców spotkanych w nocy należałoby szczędzić. Przy okazji to z pewnością do zjednania przyjaciół samochodziarzom a i tak nie mamy ich tak zbyt wielu!

S. R.

PODWYŻSZENIE OPŁAT MIEJSKICH OD SAMOCHODÓW PRZY REJESTRACJI.

Jak się dowiadujemy Magistrat st. m Warszawy podniósł podatek samochodowy, obowiązujący od 1 września. Obecnie ten podatek wynosi:

Od samochodów osobowych do 20 HP — 90,000 mkp. od jednego KM.

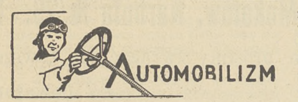
Od samochodów osobowych ponad 20 HP — 150,000 od 1 KM.

Od samochodów ciężarowych na gumach — 48,000 mkp. od 1 KM.

Od samochodów ciężarowych na żelazach — 96,000 mkp. od 1 KM.

Od motocyklu z wózkiem 210000 mkp.

Od motocyklu bez wózka 120000 mkp.



18 WYSTAWA SAMOCHODÓWA w PARYŻU

Wystawa ta odbywa się w dwu serjach: w pierwszej zapisanych 848 wystawców w drugiej zaś 372.

Od dnia 4 do 14 września w Grand Palais najnowsze typy wyrobu firm francuskich i zagranicznych, od dn. 24 września do 2 października samochody turystyczne, spacerowe luksusowe i t. p. ustąpią miejsca samochodom ciężarowym, silnikom oraz materjałowi przemysłowemu wszelkiego rodzaju.

Stoiska: U wejścia stoją dwie marki amerykańskie Buick i Cadillac.

Pośrodku Panhard-Levasser, Hotchkiss. Aries, Hispano-Suiza, De Dion Bouton, Voisin, D. F. P. etc.

Ze strony prawej: Talbot, Rolland-Pillain, Unic, Fiat, La Buire, Zedel, Mathis, Renautt, Delahaye, Rols, Royce, Vinot, dalej Benjamin, Bignan, Lincoln, Georges, Irat etc.

Ze strony lewej: Farman, Lorraine-Dietrich, Peugeot, Delauny-Belleviile, Austin, Ballot, dalej Amilcar, Salmson, Bugatti etc.

W końcu pod kopułą: Citroen, Mors, Berliet, Roche-Schneider, Delage etc.

W czasie drugiej serji ilość stoisk się zmniejszy, jednak same stoiska będą powiększone. U wejścia stać będą: Panhard-Levassor, i Rochet-Schneider, pośrodku hali Citroen, Fiat (zajmujący powierzchnię 320 m. kwadr.) Delahaye i Saurer.

Z prawej strony: De Dion Bouton, Aries, Renault, Mathis, Somua, Scenia itp.

Ze strony lewej: Latil, Peugeot, Unic.

Pod kopułą: Berliet, Chenard-Walcker, Corre, La licorne i t. p.

Bliższe szczegóły o nowych typach oraz sprawozdanie z salonu podamy w następnym numerze.

Meeting w Boulogne s|Mer.

Wielki meeting samochodowy w Boulogne sur Mer zakończył się dnia 3-go września zawodami o nagrodę Georges Boillot'a. Do zawodów mogły stawać samochody rozmaitej mocy podzielone na pięć kategorji wedle cylindrażu.

Do zawodów tych stanęły następujące samochody:

Kategorja do 1500 cm. Bugatti (Marie); Hogdsdn (X...); Hogdson (Lax); La Perle (Delpierre); Bugatti (Coubasch); Hogdson (X...).

Kategorja od 1500 do 2000 cm: Bignan I (A. Guyot); Bugatti I (Mazurel); Bignan II (de Tornaco); Bugatti II (de Pourtales); Bignan III (Martin), Bugatti III (d'Espee); Bignan IV (Eligy); Ford-Montier (Montier), Bignan V (Haimovici).

Kategorja 2000 do 3000 cm: Bentley (Duff); Chenard & Walcker I (Dauvergye); Chenard & Walcker II (Pizart); Bentley II (F. C. Clement); Bentley III (Kensington Moir); Chenard & Walcker III (Lagache).

Kategorja 3000 do 4500 cm: Peugeot I, (A. Boillot); Vauxhall I (Coe); Peugeot II (Caballiot); Vauxhall II (Summers); Peugeot III (Alfred Morillon).

Kategorja ponad 4500 cm: Hispano-Suiza I (Garnier), Hispano-Suiza II (Boyriven), Delage (Thomas), Hispano-Suiza III (Chassagne), Hispano-Suiza IV (Masse) Clement-Talbot (C. A. Vanderwell).

Jednocześnie zawody były próbą regularności i zużycia meterjałów pędnych. Samochody miały przebyć 12 okrążeń p

o

Paradoksy hamowania.

W artykule niniejszym chcę zwrócić uwagę p. automobilistów, na niektóre szczegóły kierowania samochodem, które są ogólnie w praktyce przyjęte, przy bliższem jednak zbadaniu nie wytrzymują technicznej krytyki. Do tych należy przedewszystkiem hamowanie. Na zasadzie kilkunastuletniej obserwacji przyszedłem do przekonania, że 95% automobilistów hamuje wadliwie. Mam tu na myśli właściwie hamowanie prowadzące do znacznego zwalniania biegu bez zatrzymywania wszakże maszyny — czyli czynność, którą podczas jazdy, zwłaszcza po mieście, musimy ciągle wykonywać.

Na pozór jest to bardzo proste: wyłączamy sprzęgło i hamujemy pedałem. Otóż właśnie w tem odruchowem i wbijanem nam w głowę podczas nauki wyłączaniu sprzęgła — tkwi błąd zasadniczy, co zaraz postaram się udowodnić.

Każdemu automobiliście wiadomo, że korbka do gazu na kierownicy powinna być ustawioną na minimalne obroty. Jest to zupełnie zrozumiałe: silnik na biegu jałowym powinien pracować wolno i spokojnie — jest to konieczne i ze względu na konserwację jego mechanizmów i na ekonomję benzyny.

Silnik wówczas pracuje tylko na siebie, t. z. moc jego jest tak niewielka, że wystarcza zaledwie na przezwyciężenie wewnętrznych oporów mechanizmu.

Każdemu również i to jest wiadomem, że jeśli przy tak ustawionej korbce podczas szybkiej jazdy przestaniemy naciskać akcelerator — to uczuje się wyraźne hamowanie samochodu. Z zamkniętym akcelatorem naprzykład nie można zjechać ze Zjazdu lub nawet z Książęcej ulicy; silniki z dobrem sprężaniem powinny zatrzymać samochód przy zjeździe z Belwederu lub Tamki. Powtarzam, że puszczenie akceleratora już powoduje silne hamowanie. Wprawny i inteligentny kierowca po mieście tak potrafi wyzyskać ten rodzaj hamowania, że pedał hamulcowy naciska tylko w wyjątkowych wypadkach. Tymczasem naciskanie pedału sprzęgłowego powoduje wyłączenie mechanizmów od hamującego je silnika — ułatwia tylko samochodów jazdę rozpędem, zwiększa więc pracę hamulców, które działają brutalniej niż opór sprężania silnika — w rezultacie mamy intensywne zniszczenie szczęk, bębnów i opon, a nawet trybów dyferencjału.

Krótko mówiąc, przez wyłączanie sprzęgła utrudniamy hamowanie i niszczymy samochód.

Dalej, wyobraźmy sobie, że samochód pędzi ze znaczną szybkością; akcelerator naturalnie odpowiednio naciśnięty, korbka do gazu ustawiona normalnie, t. j. na małe obroty. Takie ustawienie i tutaj jest koniecznem, gdyż przy przejeżdżaniu przez mniejsze wyboje, wymijaniach, i t. d. puścić akcelerator. W przeciwnym razie najmniejsze poruszenie kierownicą wywołałoby rzut maszyny w bok. I oto przychodzi chwila, kiedy kierowca zmuszony jest przyhamować już energiczniej, t. j. nacisnąć na krótko pedał. Robi to przepisowo, t. j. wyłącza i hamuje. Takie krótkie przyhamowania są daleko częstsze, niż się zdaje; zmuszają do nich nie ustępujące w porę pojazdy, przechodnie, zwierzęta i t. d.; dużą tutaj rolę odgrywa i stopień nerwowości prowadzącego.

Cóż nastąpiło w takiej chwili w mechanizmach samochodu? Wskutek puszczenia akceleratora i wyłączenia silnika — ten ostatni natychmiast zwolnił do swych minimalnych obrotów — czyli do szybkości, która odpowiada przypuśćmy 2 — 3 kilometrów na godzinę. Ponieważ kierowca jednak potrzebował nieco tylko zwolnić i włączył znowu sprzęgło — nastąpiło połączenie szybko obracającego się wału sprzęgłowego (małego kardanowego) z zupełnie wolno obracającym się wałem silnika. W rezultacie brutalne zakręcenie opierającym się wałom silnika, uderzenie we wszystkich zębach połączenia bezpośredniego w skrzynce przekładniowej i trybach dyferencjału. Znam wypadki, kiedy takie włączenie po przyhamowaniu powodowało pęknięcie trybu atakującego dyferencjału oraz obcięcie krzyżaka kardanu, nie licząc naturalnie zcierania się opon.

Wiem już w tej chwili, że czytelnik zareplikuje mi zupełnie prostym i słusznym napozór argumentem: przecież można w chwili włączania po krótkiem przyhamowaniu — włączać, stopniowo i jednocześnie naciskać akcelerator. Na to mogę jedno tylko odpowiedzieć: Kochany czytelniku, ani ty, ani ja tego nie potrafimy, gdyż niema na to czasu. Niepodobna tak skoordynować i utrafić ruchy nóg podczas szybkiej jazdy, by w odpowiedniej chwili nacisnąć tyle co trzeba akcelerator i miękko włączyć, proszę się o tem przekonać. Zresztą po co nawet tu żonglerka nogami?

Jak to już przekonaliśmy się wyżej, silnik od chwili puszczenia akceleratora będzie pomagał w hamowaniu, pocóż więc się tej pomocy wyrzekać?

Muszę tu również przypomnieć starą zasadę, że przy hamowaniu na ślizkim nie wolno jest nawet wyłączać, gdyż ułatwia to znakomicie przerzucenie. Otóż zwykłą jest hisorją, że w chwili zarzucenia automobiliści, przyzwyczajeni do wyłączania, tembardziej tracą głowę i hamując z wyłączeniem pogarszają sytuację. W rezultacie — samochód z obciętemi sprychami siedzi tylnym mostem na chodniku. Nieco inaczej rzecz się przedstawia w razie potrzeby zatrzymania. Należy więc hamować bez wyłączenia do chwili gdy szybkość tak spadła, że będzie ona już odpowiadała mniej więcej małym obrotom silnika. Naturalnie lepiej tu nawet nieco wcześniej wyłączyć, by silnik nie zaczął szarpać lub sam się nie zatrzymał.

Drugą wadą większości automobilistow jest zbyt późne hamowanie. Pędzi się do ostatniej chwili a potem następuje „depnięcie" pedału. Kierowca opiera się wówczas całem ciałem o kierownicę a pasażerowie wykonywują gwałtowne kiwnięcie naprzód, połączone z podziwem: jakie ten samochód ma nadzwyczajne hamulec...

Jeden z automobilistów obliczył, że silniejsze zachamowanie kosztuje 1%, wartości opony, a są takie które wynoszą do 30%.

Ogólnie jest przytem wiadomem, że hamulcem nożnym można urwać wał kardanowy, obciąć krzyżaki kardanu lub dyferencjału, albo wyrwać z tylnego mostu cały dyferencjał.

Otóż dobry kierowca o ile jest zmuszonym do naciskania pedału hamulcowego, to czyni to bardzo wcześnie — jadąc długo na hamulcu, tak że pasażerowie właściwie nie wiedzą nigdy kiedy odbywa się hamowanie, o ile nie obserwują nóg prowadzącego.

Na zakończenie przypomnę, że aczkolwiek hamowanie pedałem nożnym wału karda owego jest łatwiejsze i skuteczniejsze, to jegnak starzy i doświadczeni automobiliści dla oszczędzenia mechanizmów hamują po za miastem hamulcem ręcznym, działającym bezpośrednio na tylne koła. Praktyczni amerykanie dają nawet z tej racji obydwa hamulce na bębny tylnych kół, fabryka zaś Peugeot daje nożny pedał — na bębny tylnych kół, ręczny zaś lewarek na wał kardanowy. Pedałowy jednak hamulec na wał kardanowy uważam za konieczny ze względu na szybkie zakręty, gdzie przez przyhamowanie wału wywołuje się pewne zarzucenie, nastawiające maszynę w żądanym kierunku. Jest to jednak już kwestja „wyższej" jazdy.

A. Tuszyński.

37 km 375 m. czyli razem 488 km. 500 metrów. Zwycięzcą nagrody Boillota został ten kto dał dowód jaknajregularniejszej jazdy obliczanej wedle wyników czasu przejazdu poszczególnych okrążeń, oraz ogólnego średniego czasu. Dla dopuszczenia do końcowej klasyfikacji zwycięzca z każdej kategorji musiał osiągnąć średnią szybkość *przynajmniej o 3% większą* od zwycięzcy z kategorji poprzedniej.

Wyniki:

W kategorji do 1500 cm. żaden samochód nie ukończył wyścigu, w następnej (1500 do 2000) pierwszym był Bignan (Elgy) w czasie 5 godz. 25 min. (średnia szybkość 82 km. 800 m.), w kategorji 2000 do 3000 cm. 1 Chenard & Walcker (Pisart) w czasie 4-46-47-1 (5) średnia 93 km. 800 m; 2. Chenard & Walcker (Lagache); 3. Bentley (Kensington Moir).

Kategorja 3000 do 4500: Peugeot (A. Morillon) w czasie 5-0-42-3/5 czyli średnia 89 km 400 m. Kategorja ponad 4500: 1. Hispano-Suiza (Garnier) w czasie 3 55-48-2/5 czyli średnia 114 km. 2. Hispano-Suiza (Boyriven).

Nagrodę Boillota otrzymał Pisart (Chenard & Walcker) zwycięzca w kategorji 2000 do 3000 cm: **nagrodę redakcji „Sportmanna“** za największą regularność—firma Hispano-Suiza (Garnier i Boyriven), zaś **nagrodę za regularność** — firma Chenard & Walcker (Pisart & Lagache).

GEORGES BOILLOT.

Podczas meetingu w Boulogne sur Mer odsłonięto pomnik Georges Boillot'a. Urodził się on 3 sierpnia 1885 r. w Valentigny. Ojciec jego był prawą ręką Armanda Peugeot'a założyciela fabryki samochodów. W roku 1900 zaczął swoją karjerę jako mechanik w zawodach Paryż — Wiedeń. Następnie gdy Lion Peugeot zaczyna brać udział w zawodach, jest on członkiem zespołu, w którym tyle sławy zdobyli Giuppone, Charles Goux i G. Boillota zdobywa w roku 1910 Grand Prix Voituretek na torze w Dieppe. W roku 1912 otrzymuje Grand Prix Automobilklubu Francji na tym torze, dalej w roku 1913 tą samą nagrodę na torze w Amiens. W roku 1914 podczas Grand Prix w Lionie jest pierwszym aż do 19-go okrążenia dopiero w 20-em wskutek wady samochodu zwycięża go Lautenschlagier na Mercedesie.

Niema od roku 1910 do 1914 żadnych większych samochodowych manifestacji sportowych, w którychby Boillot nie brał udziału. Wszędzie zwycięża bodaj raz. Tory samochodowe w Boulogne, Le Mans, Targa Florio, Marsylja, Mont Ventoux, Val Suzon, Gaillon, Ostenda i Barcelona, znały go i rozbrzmiewały jego zwycięstwami.

Nadchodzi wojna. W roku 1914 pełni służbę jako szofer generallissimusa Joffre. Zaczyna w stopniu szeregowego. Awansuje szybko na kaprala, sierżanta, podporucznika. W roku 1915 przenosi się do lotnictwa, a mianowicie do eskadry myśliwskiej. Razem z Nunngesserem i Navarre staje się sławnym jako jeden z najlepszych lotników.

Dnia 19 maja 1916 r. pada w pojedynku lotniczym ugodzony wrażą niemiecką kulą w czoło.

Przyjaciele jego już od roku 1916 załozyli pod przewodnictwem Goux'a komitet celem uczczenia nieodżałowanego kolegi. Jako miejsce na pomnik wybrali tor w Boulogne, gdzie Boillet zdobył najwięcej nagród. Odsłonięcie pomnika odbyło się 3 września o godz. 10 rano wśród licznie zebranej publiczności.

900 KM. NA MOTOCYKLU.

Kierownik naszego pisma p. kpt. Szydelski wyjechał na urlop na motocyklu Harley Davidson, dnia 5 b. m. o godz. 7 rano i jadąc przez Jabłonnę, Modlin, Płońsk, Sochocin, Ciechanów, Grudusk, Mławę, Działdowo, Lidzbark dojechał do Nowego Miasta (na Pomorzu) o godz. 12 m. 17 z półgodzinnem zatrzymaniem się w Działdowie, czyli 217 km w 2 godz. 47 min. co z uwagi na złe szosy pod Warszawą jest rezultatem b. dobrym. Z Nowego miasta następnego dnia o godz. 7 rano do Kościerzyny przez Jabłonowo, Rasin, Grudziądz, Grupę, Nowę, Skórcz, Jabłowo, Starogard i Skarszewy razem 187 km.

Harley na którym odbywa podróż kpt. Szydelski jest starego typu (1914 roku) z przywózkiem własnego wyrobu.

Redakcja AUTA obiecany ma opis tej zajmującej podróży i nie omieszka podzielić się nim z P. T. Czytelnikami. Kpt. Szydelski czyni dokładne zapiski co do zużycia benzyny, smarów i pneumatyków tak, że podróż ta da nam także ciekawe techniczne dane co do ekonomiczności takiej wycieczki. Życzymy Mu dalszej szczęśliwej podróży, chociaż w myśl zabobonu należałoby Mu życzyć połamania kół, zatarcia łożysk i t. p.



LOTNICTWO ESTOŃSKIE.

Flota powietrzna wojskowa Estonji obejmuje obecnie 25 aparatów pochodzenia angielskiego, niemieckiego i francuskiego. Personel składa się z 20 pilotów i 15 obserwatorów. Oprócz tego posiada Estonja 12 wodnopłatowców angielskich i 9 płatowców transportowych.

KRUCZKI NIEMIEC.

Niemby nie mogąc w myśl traktatu wersalskiego budować jednopłatowców z silnikami ponad 80 KP. postanowili zachęcić do budowy płatowców sportowych. Okólniki rozesłane do rozmaitych konstruktorów zaznaczają, że Niemcy powinny zająć pierwsze miejsce na świecie pod względem budowy aparatów sportowych. Pozostawiając konstruktorom jak największą swobodę, żąda Wissenschaftliche Gesellschaft fur Luftfahrt, by płatowce budowane w przyszłości odpowiadały następującym wymogom:

1. Silnik od 35 do 80 KP.
2. Promień działania 1000 km.
3. Wielka łatwość rozbiórki i złożenia powierzchni nośnych.

Apel towarzystwa znalazł echo u konstruktorów i inż. Hentzen, który zdobył w r. 1922 nagrodę na konkursie w Rhon utworzył już z jednym z przemysłowców spółkę dla budowy płatowców sportowych o silniku 50 KP i szybkości średniej 150 km./godz.

Rzeczywistym celem Towarzystwa jest założenie na całem terytorjum Rzeszy fabryki aparatów, któreby odpowiadały warunkom traktatu i fabrykacja ich nie mogła być zakazana przez komitet gwarancyjny.




POLACY W ZAWODACH O MISTRZOSTWO ŚWIATA.

(Wywiad).

W rozgrywanych w dniach 18-26 sierpnia b. r. w Zurychu zawodach kolarskich o mistrzostwo świata, brali udział z polskich jeźdźców sprynterzy: Szymczyk, Stankiewicz I. K. O. i Lange. Wszyscy oni odpadli już w przedbiegach, o czem pisaliśmy poprzednio.

Obecnie otrzymujemy garść informacji które przyczynią się niewątpliwie do należytego wyświetlenia sprawy przegranej a tem samem i rehabilitacji naszych jezdców.

Po dwu dobach nieustannej, męczącej pełnej przesiadania jazdy, jeździcy nasi przybyli do Zurychu w Piątek, dn. 17 z. m. nad ranem. Tu ich już nie spodziewano, gdyż nawet jezdzcy ter miary co Mirhard, który miał z Paryża tylko 6 godzin bezpośredniej jazdy, już od poniedziałku „siedział“ na torze, poznając jego finezje. Starania o kwaterę, odpoczynek niezbędny, zatwierdzenie formalności w sekretarjacie Międzynarodowej Misji Kolarskiej, zabrały czas do południa. Po południu jezdcy nasi udali się na tor.

Tu czekała ich niespodzianka. Tow. „Olimpia“ na przedmieściu Oerlikon, zbudowany wedle najnowszych zasad ma w obwodzie tylko 333 mtr. (w Warszawie 380 mtr.) a jest założony nie na 2 kołach połączonych — jak w Warszawie i Łodzi, lecz na elipsoidzie, a zatem dosłownie w formie jajowej. Wiraż ostrzejszy przytem ma pochylenie 45° (warszawski tor 29°), wykluczając wprost używanie dłuższych nad $6^1/_2$ cala korb przy przekładniach, skutkiem czego też Stankiewicz zaraz przy treningu zwalił się, kalecząc się dotkliwie.

Usiłowania zmiany korb w następnym dniu nie powiodły się. W tak krótkim czasie nie mógł tego przeprowadzić żaden warsztat mechaniczny. W ten sposób do decydujących dla nas sobotnich przedbiegów stanęli Warszawiacy bez dokładnego poznania toru, na nieodpowiednich maszynach, a więc niepewni siebie, zmęczeni, gdyż pierwsza noc odpoczynku po trudach jazdy dopiero „rozebrała“ ich na dobre. W tych warunkach rezultat był do przewidzenia. Mimo zaciętej walki (o gumę, o $^1/_4$ korb i t. p.) wszyscy nasi jezdzcy przegrali do wypoczętych i „zjeżdżonych“ z torem współzawodników.

Przegrana taka w tych warunkach może nas rzeczywiście napełnić tem słusznem przekonaniem, że przemieniłaby się ona w niejednym punkcie w zwycięstwo w warunkach normalnych. Wszakże Mirhard zdobywa mistrzostwo świata robiąc ostatnie 200 mtr. w czasie zaledwie $12^1/_5$ sek. gdy nasi jeźdzcy osiągali na torze warszawskim $12^3/_5$.

Skutkiem błędnej informacji sekretarjatu jeneralnego M. U. Z. jezdzcy nasi nie stawali juz do biegów innych, do których stawać mieli jeszcze prawo.

Nieporównany polski kolarz szosowy Höchsmann, który miał bardzo wyrobić szanse w biegu o mistrzostwo świata na szosie, w zawodach Zurychskim udziału nie brał, ponieważ z powodu... trudności paszportowych nie mógł wydostać się z kraju. Jest to wprost niezrozumiałe!

Że dobrze jeździcy nasi zaprezentowali się zagranicą, świadczy to, że kilku z nich otrzymało zaproszenia na mające się w b. m. rozegrać zawody kolarskie w Kopenhadze i Sztokholmie. — Życzymy im powodzenia!

T. R.

Międzynarodowe Zawody Kolarskie w Warszawie.

Dnia 8 i 9 września w Warszawie odbyły się międzynarodowe zawody kolarskie. Z „międzynarodowców“ przyjechał tylko Bellivier Henryk z Paryża — inni nie dopisali.

I dzień.

Wyścig zachęty: I Golba; II Martynowicz, czas 16,2'.

Wyścig „de Demi—Eond“ (2.000 m.) I Niciński; II Majewski; czas 3,3".

Wyścig główny. I Finał: 1) Szymczyk; 4) Janociński; 3) Stankiewicz; 4) Bellivier; czas 14,6".

Wyścig 800 m. 1) Królak; 2) Buller; czas 16,2".

Wyścig motocyklistów (10,000 m.) Choiński; 2) Hecksman; czas 7'37,2", — Rudawski (Kraków) musiał wycofać się po kilku okrążeniach z powodu wypadku.

Wyścig amerykański (parami) 25 klm. 1) Miller P. — Miller Oswald (obaj z K.S. Union Łódź) 2) Łazarski (Cracovia) — Heckman (K.K.C.M. Kraków); czas 38'35".

II dzień.

I match: Bellivier — Lange; 1) Bellivier.

II match: Bellivier — Stankiewicz; 1) Bellivier.

III match: Stankiewicz — Lange; 1) Lange.

Wyścig motocyklistów: Choiński.

Należy zwrócić uwagę, że nasz mistrz kolarski przegrywa zwykle przez mało poważne traktowanie przeciwników. Panowie Stankiewicz i Lange otrzymali zaproszenie na zawody do Szwajcarji.

Gar-munt.

PIŁKA NOŻNA

Zawody międzypaństwowe

2/IX **Rumunja — Polska 1:1 (1:1)**

We Lwowie reprezentacje powyższych państw rozegrały mecz rewanżowy w następujących składach — Rumunja: Ritter; Bartha, dr. Hirsch; Leistner, Föth Badö, Jakobi; Fänzer, Ströck II, Guga, Matek, Szilagyi (wszyscy z Siedmiogrodu). Polska: Loth (Polonja Warszawa); Gintel, Fryc (Cracovia); Schneider (Pogoń Lw.), Cikowski, Synowiec (Cracovia); Müller (Czarni Lw.); Bacz, Kuchar W., Garbień (Pogoń Lw.) i Szperling (Cracovia). — Gra była prowadzona otwarcie pod znakiem Polski. W 34 m. pada pierwsza bramka, strzelona przez Kuchara. W 39 m. Guga wyrównuje. Po przerwie pomimo ładnie przeprowadzanych ataków z obu stron wynik pozostaje bez zmiany. Zawody prowadził sędzia p. Koppehel z Berlina ku ogólnemu zadowoleniu. Wyróżnili się obaj bramkarze, a szczególnie nasz „Janek“ pokazywał co umie.

Rozgrywki o mistrzostwo Polski.

Grupa zachodnia

Łódź. Wisła (Kraków) — Ł. K. S. 6:1 (0:0).

Król. Huta. Warta (Poznań) — Iskra (Siemianowice) 7:0 (2:0).

Łódź. Ł K.S.—Iskra (Siemianowice) 9:1 (3:0).

Kraków. Warta (Poznań — Wisła 1:1 (0:0).

9/IX Grupa wschodnia

Lwów. Pogoń — Lauda (Wilno) 13:0 (6:0).

Lublin. Polonia (Warszawa) — W. K. S. 6:0 (4:0) i 6:1.

Polonia pomimo braku Lotha II pokonała W.K.S. Czeka ją jeszcze rewanżowe spotkanie z mistrzem Polski, które odbędzie się 30 września we Lwowie. — Do tego czasu gracze Polonii nie wezmą udziału w żadnych zawodach, a to w celu wypoczynku. Będzie to ostatnia rozgrywka jej o mistrzostwo grupy wschodniej, po której nastąpią finały.

1/IX **Rozgrywki towarzyskie**

Wilno Pogoń (Lwów) — Lauda 3:1 (1:1).

Polonja (Przemyśl)—Czarni (Lwów) 3:1 (0:0).

J.F.C. (Katowice) — Wisła (Krak.) 1:0 (0:0).

Sensacyjna porażka Wisły dowodzi o ciągłym spadku w formie gry u tej drużyny.

2/IX

K.S. Cracovia — S. K. Diana (Katowice) 2:0

Cracovia osłabiona z powodu wyjazdu pięciu graczy do Lwowa na zawody międzypaństwowe

Warszawa. Legja—Warszawianka 3:3 (0:0)

Warszawianka bez Domańskiego i Ordona grała miernie, ograniczając się do kilku zaledwie wypadów, gdy tymczasem Legja co chwila przeprowadza planowe ataki. Gra naogół mało interesująca. Z Warszawianki wyróżnili się Gachet, Zwierz, Loth III i bramkarz Olewski. Z Legji — Sobolta, Mielech i obrona. — Sędziował p. Grabowski.

* * *

W końcu sierpnia zakończyły się rozgrywka o mistrzostwo Okr. I. Mistrzem został 13 p.p. wygrywając ostatni mecz z 1 p. Lotników w stosunku 4:1 (3:1). Zwycięska drużyna otrzymała pamiątkowe żetony od dowódcy O. K. I gen. bryg. Pogorzelskiego.

9/IX

Katowice. Warszawianka (Warszawa) — Załęże 2:1.

Łódź. T.K.S. (Toruń) — Ł. K. S. 7:0, (3:0

Wilno. Pogoń (Lwów) — Makkabi 9:1 (5:0)

Zagranica.

Austrja. Wiedeń. Slovan—Sturm (Graz) 0:0. Slavia (Praga-Czechosłowacja)—Hakoah 1:0 (0:0).

Szwajcarja. Bazyleja. Old Boys—S.V. Hamburg 3:2. Jung Boys — S. V. Hamburg 1:0.

Brema. Brema — Hannover 4:3.

Michał BOGUSŁAWSKI

Warszawa, Mazowiecka 3 **SALON SAMOCHODOWY** Telefony: 97-86 i 253-89

Wyłączne zastępstwo samochodów światowej marki

„STEYR"

12/40 HP 6-cio cylindrowy, 6-cio osobowy Typ V. 7/23 HP 4-o cylindrowy, 4-o osobowy Typ IV
wykonanie luksusowe. Pierwsze nagrody na międzynarodowych konkursach

Wyłączne zastępstwo amerykańskich motocykli

„INDJAN"

12 HP Typ **Chief.** 8 HP Typ **Scout.**

Amerykańskie pługi motorowe UTILITOR, motory do łódek CAILLE przypinane
Opony i dętki marki MICHELIN-CABLÉ i CONTINENTAL, gumy pełne, masywy BERGOUGNAN, w każdych ilośc.
Największy w Polsce skład akcesorji samochodowych



Warszawski Parowy
ZAKŁAD WULKANIZACYJNY
REPERACJA OPON i KISZEK SAMOCHODOWYCH
Aparaty najnowszej konstrukcji. Szybka i rzetelna obsługa
Sprzedaż nowych i używanych pneumatyków.
WŁAŚCICIEL
W. OSOWIECKI
Warszawa, Tel. 250-05, ul. Widok 20.

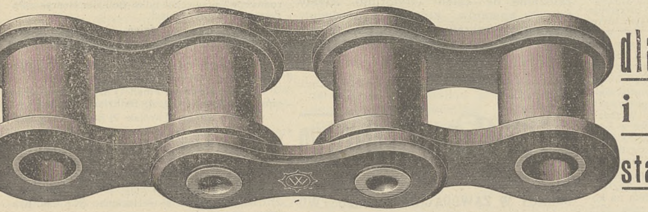
Popierajcie Przemysł Krajowy
ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!

Precezyjna Robota Maksymalna
WYTRZYMAŁOŚĆ!

ŁAŃCUCHY do samochodów ciężarowych i wszelkich maszyn poleca:
PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA ŁAŃCUCHÓW ROLKOWYCH **ST. KUBIAK** Warszawa, Elektoralna № 30. Telefon 275-14.
Przedstawiciele i odsprzedawcy we wszystkich większych centrach poszukiwani.

W. WIPPERMAUN, Hagen-Delstern

Łańcuchy rolkowe

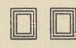


dla samochodów i rowerów stale na składzie

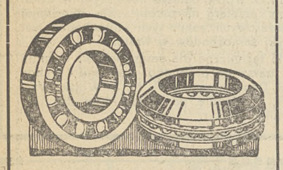
Jeneralna reprezentacja na Polskę i Wolne miasto Gdańsk

AUSTRO-DAIMLER, Towarzystwo Budowy Motorów, Sp. Akc.

WARSZAWA, Wierzbowa 6
telef.: 9-86, 275-22, 75-98, 277-03



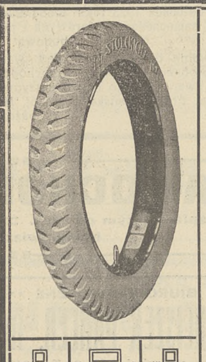
FILJE: w Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Katowicach i Gdańsku



KULKOWE ŁOŻYSKA
i KULKI STALOWE

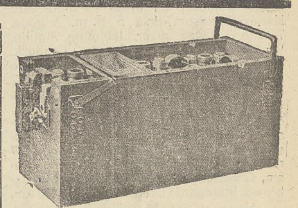


GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ
KAROL KUSKE
Warszawa, Nowogrodzka №12
Tel. 63-61, depesze: „KARKUS"



B. BOY i S-ka

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL FABRYKI
STOECKICHT
WARSZAWA
ULICA SENATORSKA № 31
TELEFONY: 505-54 i 209-32
NAJLEPSZE i NAJTRWAL. OPONY i MASYWY
ROWEROWE i SAMOCHODOWE



PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW
„E R G S"
właś. inż. GOLDE
Warszawa, Elektoralna 10, tel. 193-59
Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory do oświetlenia, starteru, zapalania etc.
Pojemność i trwałość gwarantowana
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania

Wydawca: SPÓŁKA WYDAWNICZA „AUTO" DRUKARNIA A. BIAŁOBRZESKIEGO, WARSZAWA, ŻÓRAWIA 7. TEL. 245-83.